

Til

**Transport- og kommunikasjonskomiteen (innsendt digitalt)**

Vår ref. JCG/ITW/NTP 2022-2033

Vår dato: 7.4.2021

## Innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033 fra NHF

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å komme med innspill til NTP 2022-2033. Transportsektoren blir avgjørende for å lykkes med å redusere Norges klimagassutslipp. I 2033 har vi passert fristen for å nå de ambisiøse klimamålene i 2030. Det betyr at det er behov for en offensiv plan for etablering av infrastruktur for nullutslippsløsninger i alle transportsegmentene.

### Behov for delmål i 2025 for tyngre kjøretøy

Målet om at 50 prosent av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2030 foreslås videreført og NHF støtter dette. Hydrogen vil spille en sentral rolle i tungtransporten og for å innfri dette målet, mener vi det er behov for et delmål for lastebiler i 2025. Lastebilprodusentene tilgjengeliggjør fortløpende både elektriske og hydrogendrevne lastebiler på markedet.

For å sikre at Norge blir et prioritert marked for lastebilprodusentene, er det nødvendig at myndighetene setter seg et delmål om at 20 prosent av nye lastebiler skal være nullutslipp i 2025. Det betyr at nærmere 1 200 lastebiler skal være elektriske eller hydrogenelektriske i 2025. Det mener vi er realistisk. Dersom det ikke settes et delmål her, er vi bekymret for at lastbilprodusentene vil satse på større markeder enn Norge, og at dette vil redusere Norges muligheter for måloppnåelse. Etablering av et delmål i 2025 vil bidra til en akselerering mot nullutslipp, slik vi blant annet ser ved offentlige krav til nullutslippserger.

### Utbygging av hydrogenstasjoner er samfunnsøkonomisk lønnsomt og må starte nå

NHF etterlyser en konkret plan for etablering av en landsdekkende hydrogeninfrastruktur i perioden 2022 – 2025. Tilgjengelighet av drivstoff er avgjørende for at transportnæringen skal kunne gå over til nullutslippsløsninger, og stasjonene må derfor etableres nå. Det er flere gode og viktige forslag til anmodningsvedtak i innstillingen til Klimaplan fra Energi- og miljøkomiteen, og NHF har store forventninger til det kommende veikartet for hydrogen. Vi mener imidlertid at det er av avgjørende betydning at NTP inneholder konkrete mål for etablering av hydrogenstasjoner i de største byene og langs de viktigste transportkorridorene i Norge. Videre at disse stasjonene tilrettelegges for flerbruk. I tillegg til tyngre og lettere kjøretøy, er det viktig at maritim sektor og jernbane inkluderes i planen, slik at vi oppnår betydelige synergier og bedre kapasitetsutnyttelse for hydrogeninfrastrukturen.

Når store deler av industrien og samferdselssektoren skal elektrifiseres, vil behovet for strøm øke betydelig, og nettselskapene har varslet at de vil kunne få problemer med å tilby den nødvendige kapasiteten. Her vil bruk av hydrogen til transport bidra til en bedre utnyttelse av nettkapasitet. En rapport fra Hydrogen Council om kost-nytte undersøkelser fra 20. januar 2020, viser at transportørene vektlegger transportkostnad per vekt framfor energieffektivitet. Desto større batteriene blir, og desto mer hurtiglading som kreves, desto større økonomisk fortrinn er det å benytte hydrogen. En énsidig satsing på ladeinfrastruktur øker belastningen på nettet betydelig og unødvendig. Grønt hydrogen produsert ved elektrolyse utnytter kapasiteten i nettet bedre og gir mindre behov for nettutbygging. Det resulterer i lavere drivstoffkostnad og dermed lavere transportkostnader. Det samfunnsøkonomisk beste er en balansert utbygging av lade- og hydrogeninfrastruktur.

Å bidra til verdiskapning er en grunnleggende faktor i NTP. Etablering av et nettverk av hydrogenstasjoner vil bidra til å skape et hjemmemarked for utvikling og leveranse av teknologi og tjenester, med betydelig potensial for eksport i neste fase. Det er for tiden flere prosjekter i gang hvor hydrogen skal brukes for å

redusere bruken av fossile innsatsfaktorer i industriproduksjon. Det innebærer storskala produksjon av hydrogen flere steder i Norge, som gir lavere kilopris. Det vil gjøre hydrogen tilgjengelig og gi bedre økonomi for anvendelse innen transport. Det er viktig at NTP understøtter mulighetene dette gir for regionale satsinger på hydrogen som drivstoff i ulike transportsegmenter. Det vil være med å akselerere bruk av hydrogen til transport, redusere klimagassutslippene og bidra til norsk verdiskaping i flere deler av næringslivet. NHF mener at hydrogen har et stort potensial for verdiskaping i Norge, og at staten kan oppnå betydelig større totaleffekt av sine investeringer i nullutslippstransport gjennom aktiv stimulering og virkemiddelbruk for tidlig innfasing av hydrogen som drivstoff.

### **Behov for støtte til etablering av hydrogenstasjoner i en innledende fase**

I Energi- og miljøkomiteens innstilling til Klimaplan fremgår det at «Stortinget ber regjeringen tilrettelegge støtteordninger for etablering av nødvendig infrastruktur for realisering av flere teknologier innen person- og godstransport.» Enova har en særskilt viktig rolle for utbygging av hydrogenstasjoner, og våre medlemmer gir uttrykk for at støtteprogrammet ikke er tilstrekkelig tilpasset bransjens behov. Blant annet pekes det på at kravet om at det er sluttbruker som skal tildeles støtten, er uheldig. Det er ikke naturlig at transportørene selv bygger ut infrastrukturen, så det må være adgang for andre typer virksomheter som vil etablere hydrogenproduksjon eller fyllestasjoner å søke om støtte direkte.

Våre medlemmer lanserer i disse dager ambisiøse planer for å etablere hydrogenstasjoner, men de er alle tydelige på at de har behov for å ha Enova med på laget. Bransjen viser stor grad av investeringsvilje og beregninger våre medlemmer har gjort, viser at hydrogen om noen år vil være konkurransedyktig. Der er derfor kun snakk om støtte i en innledende fase.

### **Behov for støtte til nullutslippskjøretøy i en innledende fase**

Investeringskostnaden for anskaffelse av hydrogendrevne kjøretøy er ennå høy sammenlignet med konvensjonelle kjøretøy. For eksempel er en hydrogendrevet lastebil 4-6 ganger dyrere sammenlignet med diesel. Selv om dette bildet vil endre seg når hydrogenlastebilene kommer i serieproduksjon, har transportørene behov for investeringsstøtte ved anskaffelse av de første kjøretøyene. Det bør gis støtte til en betydelig del av merkostnaden ved investering. I tillegg bør det gis støtte til drift av hydrogenlastebiler i en tidlig fase for å redusere belastning og risiko for pilotene som går foran.

Også næringstransport innenfor personbil og varebilsegmentet har behov for investeringsstøtte ved innkjøp av flåter som drosjer og budbiler. Enova har per i dag ingen støtteordninger for disse kjøretøyene og vi mener at NTP bør tilrettelegge for dette. For disse segmentene som ofte er i kontinuerlig drift, har hydrogen et særlig fortrinn med lang rekkevidde og rask fylletid. Det betyr at hydrogen representerer et attraktivt alternativ for raskere overgang til nullutslipp i transportsektoren.

### **Nullutslippssoner blir viktig**

NHF har etablert et fylkesnetteverk der fylkeskommunene og flere kommuner er representert. Vi oppfatter at det er ønske om å etablere nullutslippssoner og at dette vil være et viktig tiltak for omstillingen til grønn transport. NHF støtter derfor at det raskt iverksettes et arbeid som gjør det mulig å opprette nullutslippssoner av hensyn til klima, og gjerne under vegtrafikklovens § 7.

### **Oppsummert**

Norsk Hydrogenforum anmoder Transport- og kommunikasjonskomiteen om å be regjeringen om å:

- Opprette et delmål i 2025 for nullutslippslastebiler
- Lage en plan for etablering av landsdekkende nettverk for hydrogenstasjoner innen 2025
- Etablere et konkret støtteprogram for hydrogenstasjoner som er tilpasset bransjens behov
- Etablere et støtteprogram til anskaffelse av hydrogenkjøretøy i næringsvirksomhet
- Sikre nødvendige hjemler for etablering av nullutslippssoner